Atlantic Pilotage Authority
Administration de Pilotage de l'Atlantique

910 – 2000, RUE BARRINGTON
HALIFAX (N.-É.) B3J 3K1

Résumé du Plan directeur 2011-2015

Canada

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

Résumé

Contexte

Historiquement, les lignes de côtes et les eaux du Canada atlantique ont défini le caractère et le développement de la région. Comme par le passé, les pilotes continuent à jouer un rôle déterminant dans ce développement.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) fournit un service utile et nécessaire à la communauté marine du Canada atlantique. Les pilotes hautement qualifiés de l'APA jouent un rôle essentiel : ils contribuent à la protection de l'environnement et des gens à bord des navires, de même qu'à la conservation et à la promotion du bien-être économique des ports du Canada atlantique.

Bien que l'équipement électronique moderne et les aides à la navigation aient changé la manière de piloter les navires en mer, faire appel à un pilote ayant une connaissance approfondie des environs et de solides compétences en manœuvres des navires demeure toujours aussi essentiel si l'on veut que les navires pénètrent en toute sécurité dans les ports et qu'ils puissent accoster de manière efficace. Les navires sont devenus plus imposants et plus complexes tandis que leurs équipages ont été réduits. Devant la très forte concurrence qui s'observe aujourd'hui, il faut de plus en plus que les navires circulent dans des conditions météorologiques plus difficiles que par le passé. Un système de pilotage responsable et fiable joue un rôle important puisqu'il permet aux entreprises canadiennes de demeurer concurrentielles sur le marché mondial.

Une grande variété de navires, tous types et toutes dimensions confondus, font escale dans les ports de la région de l'Atlantique. Les excellents antécédents de sécurité de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) en disent long sur le professionnalisme et le dévouement des pilotes de l'APA. L'Administration continue à mettre l'accent sur la réponse aux besoins des clients dans chaque port, et ce, à un coût raisonnable tout en restant autonome sur le plan financier.

Durant l'année, l'APA a mené de nombreuses consultations auprès des intéressés et de l'industrie du transport maritime sur des questions liées aux finances et aux opérations. Les consultations ont été menées auprès des agents maritimes, des armateurs, des administrations portuaires et d'autres intéressés. L'APA a mis sur pied des comités d'intéressés dans de nombreux ports, et elle a consulté régulièrement la Fédération maritime du Canada de même que l'Association des armateurs canadiens. L'Administration demande conseil aux intéressés et attache beaucoup d'importance aux voies de communication ouverte que ces consultations offrent.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

Résumé

Le 1er janvier 2011, l'Administration va instaurer des normes internationales d'information financière (IFRS). Ces Normes auront une incidence sur les états des résultats d'exploitation et le bilan de l'APA, en particulier sur la méthode employée pour appliquer l'amortissement sur les bateaux-pilotes. Les divers éléments de ces bateaux entreront dans des catégories différentes qui ont d'autres taux d'amortissement compte tenu de la vie utile de l'élément. Auparavant, le bateau au complet était amorti pour la même espérance de vie utile. Les états de 2011 et par la suite s'alignent sur ces normes.

Budget de fonctionnement

L'Administration est en position de rentabilité en 2010 et le présent plan est conçu pour maintenir cette tendance. Les recettes prévues en 2010 dépassent de 292 000 $ le montant prévu et représentent une amélioration de 624 000 $ par rapport à 2009. La mise à jour de la structure tarifaire entreprise ces dernières années avec le soutien de nos clients a permis à l'APA d'être moins vulnérable aux fluctuations des tendances du trafic maritime et des prix du carburant. Une fois que la structure tarifaire aura été revue pour 2011, l'Administration va introduire dans cinq ports des modifications tarifaires qui vont contribuer à augmenter de 2,96 % l'ensemble du chiffre d'affaires. Le tableau qui suit indique les données réelles pour 2009, les résultats anticipés pour 2010 et l'état des résultats budgétisé 2011-2015.

	Chiffres réels 2009	Perspectives 2010	IFRS Budget 2011	PLAN 2012	2013	2014	2015
TOTAL DES RECETTES	19 648	20 872	21 962	22 177	22 624	23 077	23 537
TOTAL DES DÉPENSES	18 339	18 939	20 241	20 817	21 138	21 570	22 011
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	1 309 $	1 933 $	1 721 $	1 360 $	1 486 $	1 507 $	1 526 $

L'Administration compte faire approuver le maintien de la marge de crédit de 1 500 000 $ pour 2011.

Budget d'immobilisations

Le plus important projet d'immobilisations devant être entrepris pendant la période de planification est la construction de nouveaux bateaux-pilotes pour Halifax, N.-É., et Saint John, N.-B.. Il s'agit de la suite du programme de remplacement des bateaux-pilotes ayant permis la construction de deux navires pour la région de la baie Placentia, qui sont entrés en service en 2007.

L'APA a terminé la conception détaillée des nouveaux navires. Il s'agira de navires jumeaux, mais leur conception différera de celle des navires de la baie Placentia. Les bateaux de la baie

Placentia sont renforcés pour la glace et sont plus gros et plus lourds que ceux requis à Halifax et Saint John. Toutefois, les deux nouveaux navires seront tout aussi efficaces que ceux de la baie Placentia pour ce qui est de la manœuvrabilité et représenteront des plateformes modernes, fiables pour le transfert des pilotes. Ils seront dotés de l'équipement électronique et des dispositifs de sécurité les plus modernes. Le fait de posséder des navires identiques présente de nombreux avantages, notamment des économies au chapitre des coûts de construction et de l'acquisition des pièces de rechange, et des économies éventuelles liées au fait de commander en même temps ou consécutivement les deux bateaux au chantier naval. Les nouveaux bateaux vont coûter environ 2 500 000 $ chacun et il faudra débourser 500 000 $ de plus pour la gestion du projet et l'équipement de rechange. Il va s'agir d'un projet d'immobilisations pluriannuel qui va s'étendre sur deux exercices et possiblement un troisième. Nous allons donc faire approuver le montant total de ce projet d'immobilisations à partir de 2011 et jusqu'à 2013.

L'Administration demande l'approbation d'un prêt en capital ou d'un crédit-bail d'au plus 4 000 000 $ pour couvrir une partie du coût total du projet, qui s'établit à 5 500 000 $.

D'autres dépenses en capital vont devoir être faites avec les bateaux-pilotes existants et les quais des bateaux-pilotes, pour apporter des améliorations locatives au siège social et pour mettre à niveau les systèmes et les logiciels informatiques. Le coût total de ces dépenses s'élèvera à 500 000 $, dont 416 000 $ iront à la remise en état des bateaux-pilotes.

Sommaire du plan d'emprunt

- Marge de crédit de fonctionnement – 1 500 000 $.

Emprunt à long terme non remboursé

- Emprunt pour immobilisations pour la construction de l'*Avalon Pilot* (voir Annexe B), un nouveau bateau-pilote pour la baie Placentia (Coque A407) – 2 500 000 $. Le présent Plan directeur fait office de demande officielle au ministre des Finances pour le maintien de cette facilité.
- Emprunt pour immobilisations pour la construction de l'*Atlantic Pilot*, un nouveau bateau-pilote pour la baie Placentia (Coque A412) – 2 000 000 $. Le présent Plan directeur fait office de demande officielle au ministre des Finances pour le maintien de cette facilité.

Prêt pour immobilisations ou crédit-bail (nouvel emprunt)

L'Administration demande l'autorisation d'effectuer un emprunt additionnel de 4 000 000 $ pour le prochain exercice. Cet emprunt, qui pourra être sous la forme d'un prêt pour immobilisation ou d'un crédit-bail, servira à financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes, l'un pour Halifax et l'autre pour Saint John. L'approbation de l'emprunt est demandée pour 2011, mais le moment où l'emprunt sera effectué dépendra de l'avancement des projets et pourrait s'étendre sur 2011 et 2012.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

Le montant d'emprunt total à approuver pour l'exercice 2011 sera de 10 000 000 $. Il comprend la marge de crédit de fonctionnement, les deux prêts pour immobilisations existants et un nouveau prêt pour les nouveaux bateaux-pilotes. Le montant total à rembourser pendant l'exercice devrait être nettement inférieur à l'emprunt qui doit être approuvé compte tenu du remboursement de capital effectué sur le prêt pour les bateaux-pilotes de la baie Placentia et du moment où les nouveaux prêts pour immobilisations seront encaissés.

Mesures de compression des coûts

L'Administration s'est engagée à respecter l'esprit et l'intention des mesures de compression de coûts annoncées dans le plan budgétaire 2010. Les dépenses discrétionnaires ont été gelées au niveau du budget 2010. Les augmentations dans les dépenses de fonctionnement ont été budgétisées de façon à générer une hausse équivalente ou supérieure du chiffre d'affaires.

Gestion des risques

L'Administration a entrepris en 2010 un examen des ports de la Nouvelle-Écosse où le pilotage n'est pas obligatoire afin de déterminer ceux qui devront faire l'objet d'un examen selon la méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). À partir de ce rapport, elle déterminera les ports qui auront besoin d'un examen plus poussé selon la MGRP. L'option consistant à effectuer un examen selon la MGRP dans certains ports du Nouveau-Brunswick est également envisagée.

La direction et le Conseil d'administration de l'Administration ont procédé à un examen de la gestion du risque d'entreprise pendant l'exercice. Sur les 29 risques relevés, 15 sont considérés suffisamment importants pour nécessiter une surveillance étroite. La surveillance des différents risques a été confiée à plusieurs comités du Conseil d'administration.

Nouvelles zones de pilotage obligatoire

L'APA a l'intention de créer une nouvelle zone de pilotage obligatoire pour les approches maritimes de la rivière Ste-Croix, N.B., conformément à un examen mené en 2006 selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). Les démarches nécessaires pour modifier le règlement en vue de créer la nouvelle zone de pilotage obligatoire ont été initiées, mais un accord international sera nécessaire en raison du caractère international des eaux. Cette situation a été portée à l'attention de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada et au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) dans le but d'obtenir une assistance. Compte tenu du trafic maritime restreint dans cette zone, on ne s'attend pas à d'importantes répercussions pour l'Administration, tant sur le plan des opérations que sur celui des finances. Étant donné l'incertitude quant au moment des modifications au règlement et de l'impact global minimal pour l'APA, nos prévisions n'ont pas tenu compte de cette zone.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

Gouvernance

Il y a quelques années, l'APA a été la première administration de pilotage au Canada à procéder à des vérifications internes. En 2010, les vérificateurs internes ont effectué un examen des procédures et pratiques utilisées pour l'entretien des navires. Un autre projet de vérification interne sera adopté pour 2011 par le Comité de vérification et confié un organisme indépendant de l'extérieur.

Le Conseil d'administration et l'équipe de gestion de l'APA ont poursuivi le processus d'élaboration du plan d'orientation débuté en 2007. Ce processus, qui est examiné et mis à jour chaque année, permet de faire une planification à plus long terme. Les principes fondamentaux du plan d'orientation ont été intégrés au présent Plan directeur.

Le Conseil d'administration de l'APA continue à remplir son mandat qui consiste à voir à la bonne gouvernance de l'Administration. En 2010, le comité exécutif et les comités de vérification, des bateaux-pilotes, de la MGRP, des finances, de l'administration et de la planification (FAP) ont joué un rôle déterminant dans la prise de décisions éclairées et l'adoption d'une orientation stratégique essentielle.

Le Conseil d'administration a défini des orientations stratégiques dans les secteurs suivants :

- Gouvernement de l'Administration
- Qualité du service
- Protection de l'environnement
- Autonomie financière
- Technologie
- Ressources humaines
- Mise en œuvre des recommandations de l'OTC

C'est en portant une attention soutenue à ces éléments stratégiques que l'Administration peut soutenir et maintenir un service de pilotage essentiel dans la région de l'Atlantique.

L'Administration du pilotage de l'Atlantique est bien placée pour continuer à offrir des services de pilotage maritime professionnels et sécuritaires au Canada atlantique sur une base autonome. La relation consultative qui a été établie avec les intéressés permet à l'Administration de se tenir au courant des tendances, des problèmes et des préoccupations de ses clients.

Il est impératif que l'Administration poursuive le programme de remplacement des bateaux-pilotes afin d'assurer la sécurité des pilotes dans les deux principaux ports concernés, et de fournir un service fiable aux ports de Saint John et d'Halifax.

Le Conseil d'administration et la direction de l'Administration ont le plaisir de présenter le plan directeur 2011-2015.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

MANDAT, MISSION, VISION

MANDAT : Le mandat de l'Administration de pilotage de l'Atlantique est d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

MISSION : L'Administration remplira son mandat en fournissant les connaissances nécessaires et l'expérience appropriée, associées à la technologie appropriée pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle utilisera au mieux toutes ses ressources afin d'atteindre les objectifs fixés d'une manière sûre et responsable sur le plan de l'environnement.

VISION : Continuer d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront et ce dans l'intérêt des divers ports/districts et des localités environnantes.

PROFIL DE L'ADMINISTRATION

HISTORIQUE

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a été créée le 1er février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*.

L'Administration, qui est une société d'État selon la définition énoncée dans la *Loi sur la gestion des finances publiques*, figure à l'annexe III, partie I, de cette loi. L'Administration n'est pas un agent de la Couronne.

Le Conseil d'administration est composé d'un président à temps partiel et d'un maximum de six autres membres, tous nommés par le Gouverneur en conseil.

Le directeur général dirige et contrôle les affaires courantes de l'Administration. Le siège de l'Administration se trouve à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

POUVOIRS

Dans le but de s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a adopté des règlements approuvés par le gouverneur en conseil conformément à la *Loi sur le pilotage*, et ce aux fins suivantes :

- Établir des zones de pilotage obligatoire
- Déterminer les navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire
- Établir les catégories de brevets et de certificats de pilotage à délivrer
- Établir les droits de pilotage payables à l'Administration pour les services de pilotage

De plus, l'Administration est autorisée, en vertu de la *Loi sur le pilotage* :

- À employer le personnel, notamment les pilotes brevetés et les apprentis pilotes, nécessaires à ses activités;
- à adopter des règlements internes pour la gestion de ses opérations;
- à acheter, prendre à bail ou acquérir par tout autre mode des biens-fonds, bâtiments, bateaux-pilotes et autres matériel et biens jugés nécessaires, de même que vendre tout bien ainsi acquis;
- à emprunter, au besoin, pour régler les dépenses de l'Administration.

DESCRIPTION DES OPÉRATIONS

Depuis sa fondation en 1972, l'Administration exploite, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage maritime dans les eaux canadiennes baignant les quatre provinces de l'Atlantique et certaines eaux de la baie des Chaleurs. C'est la seule raison d'être de l'Administration.

L'Administration fournit aux navires qui pénètrent dans les ports canadiens de l'Atlantique des pilotes brevetés pour assurer le mieux possible la sécurité des navires pendant qu'ils manœuvrent dans une zone de pilotage. L'Administration soumet également les gens de mer qualifiés à un examen et remet aux candidats qui ont réussi un certificat de pilotage qui leur permet de manœuvrer leurs navires dans les zones de pilotage obligatoire désignées sans avoir à bord un pilote breveté. L'Administration organise ses activités par zone géographique et elle a déterminé 17 zones où le pilotage est obligatoire; une autre zone viendra bientôt s'ajouter à ce nombre. L'Administration s'efforce aussi d'assurer, sur demande, des services de pilotage dans d'autres zones où le pilotage est facultatif. Un pilote peut être soit un employé de l'Administration, soit un entrepreneur, soit un membre d'une entreprise offrant à contrat des services de pilotage à l'Administration. Par ailleurs, l'Administration est le propriétaire-exploitant du service de bateau-pilote ou peut avoir conclu un marché pour ces services. Les recettes et les frais d'exploitation liés à la prestation du service de pilotage sont décomposés par port et par zone, et pour l'ensemble de la région.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

La demande des services de pilotage de l'Administration est en grande partie déterminée par l'industrie du transport maritime. L'Administration ne peut pas vraiment influer sur la demande. Elle mesure son rendement selon le degré de sécurité et d'efficacité de son service de pilotage, tout en maintenant son autonomie financière.

L'Administration, dont les activités sont centrées dans le secteur du transport maritime, n'a pas de concurrents dans les zones de pilotage obligatoire.

Son but est d'instaurer des tarifs justes et raisonnables, qui lui permettent d'être financièrement autonome. Le tableau suivant indique le pourcentage annuel moyen d'augmentation des recettes découlant des hausses tarifaires pour les années indiquées :

Année	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Pourcentage moyen d'augmentation des recettes	6,17 %	2,96 %	2,98 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %

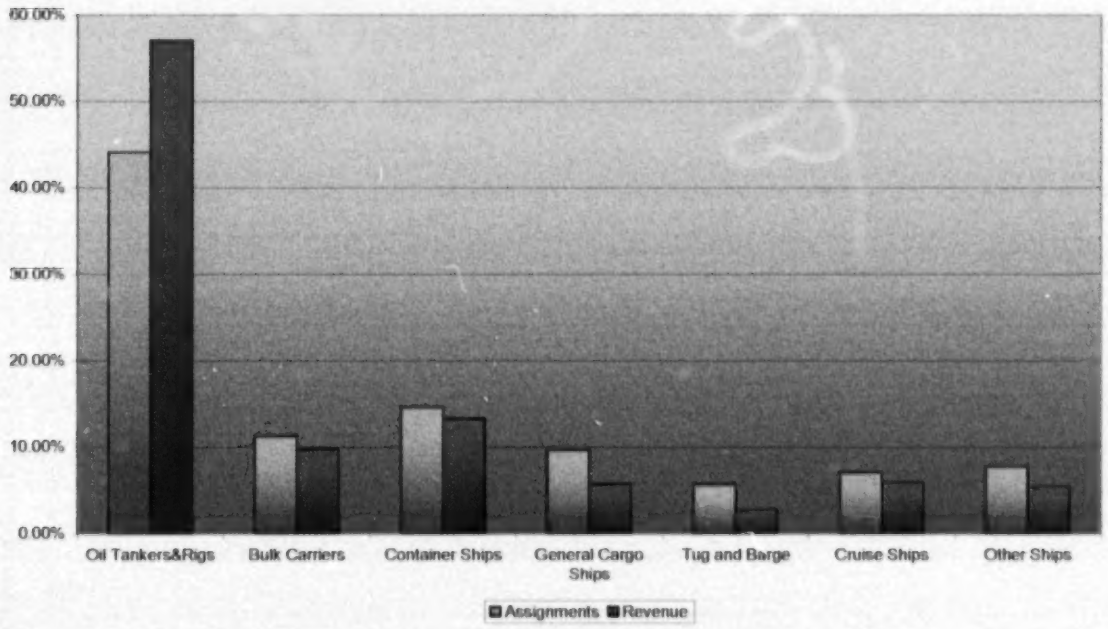
RECETTES ET TRAFIC DES NAVIRES

L'Administration assure un service de pilotage dans 17 zones de pilotage obligatoire : Halifax, Sydney, Bras d'Or, Canso et Pugwash en Nouvelle-Écosse; Saint John, Miramichi et Restigouche au Nouveau-Brunswick; St. John's, Holyrood, baie Placentia, Humber Arm, Stephenville, baie des Exploits et Vossey's Bay à Terre-Neuve-et-Labrador; Charlottetown et le pont de la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard. Le service de pilotage est assuré sur demande dans de nombreux ports où le pilotage est facultatif. Le nombre total d'affectations en 2010 devrait être de 9 302. Les approches de Voisey's Bay au Labrador sont devenues une zone de pilotage obligatoire en mai 2008. Celles de la rivière Ste-Croix font encore partie du processus réglementaire et ne sont pas incluses dans nos prévisions. La région ne disposera pas de pilotes salariés de l'APA ou de bateaux-pilotes de l'APA, et son degré d'activité ne devrait pas avoir d'impact important sur les recettes.

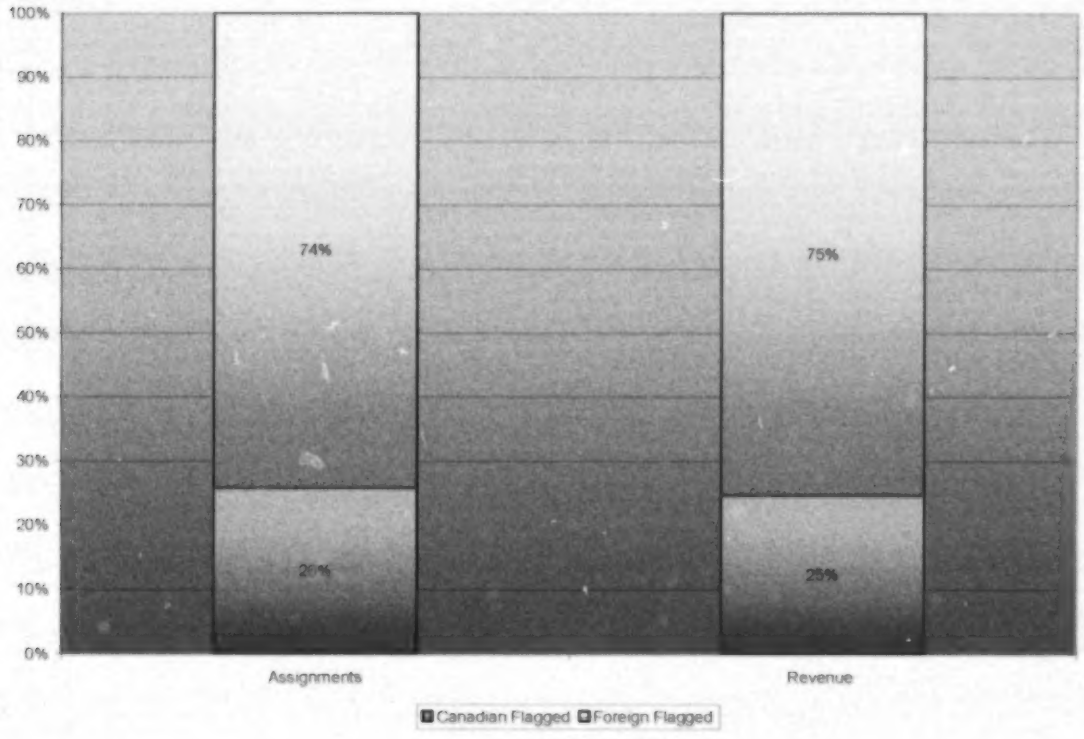
Parmi les 17 zones de pilotage obligatoire, quatre ports importants représentent environ 74 pour cent des affectations de l'APA et plus de 79 pour cent des recettes. Ces ports sont la baie Placentia (T.-N.), Halifax (N.-É.), le détroit de Canso (N.-É.) et Saint John (N.-B.). La plus grande partie des activités de pilotage dans la région de l'Atlantique est tributaire de l'industrie pétrolière, les pétroliers contribuant le plus aux recettes à Saint John, dans le détroit de Canso et dans la baie Placentia. Dans le port d'Halifax, ce sont les porte-conteneurs qui contribuent surtout aux résultats, et leur trafic y représente plus de 88 pour cent du trafic des porte-conteneurs de l'Administration.

L'industrie pétrolière représente environ 44 pour cent de l'ensemble des affectations de l'APA et fournit 57 pour cent des recettes globales, selon les tendances actuelles. Les paquebots de

croisières, même s'ils tiennent une grande place dans l'industrie, ne représentent qu'environ 7 pour cent des affectations et 6 pour cent des recettes. Le tableau suivant montre la contribution globale des différents secteurs.



Les navires battant pavillon étranger représentent l'essentiel des affaires de l'Administration. Cette réalité est devenue encore plus frappante après l'exemption accordée en 2006 aux navires ravitailleurs en mer, dont la grande majorité sont canadiens. La tendance actuelle veut que les navires étrangers représentent environ 74 pour cent des affectations et environ 75 pour cent des recettes. Le tableau ci-dessous montre la contribution des navires battant pavillon étranger et des navires battant pavillon canadien au nombre d'affectations et aux recettes.



AFFECTATION

L'Administration assure des services d'affectation à l'échelle de la région à partir d'un centre d'affectation situé à son siège social. Le coût total du service en 2011 sera d'environ 558 000 $ et ce montant figure au budget. Le service d'affectation fournit des renseignements importants et une valeur ajoutée aux pilotes, aux clients, aux administrations portuaires et aux gestionnaires par le truchement de pages Web à accès contrôlé créées pour chaque groupe. Les pages Web sont continuellement mises à jour à partir du système de facturation et d'affectation de l'Administration à mesure que l'affectateur saisit des données. Les clients et les pilotes peuvent communiquer avec le service des affectations par téléphone, courriel, télécopieur, radio VHF et télex. À mesure que le service se développe, il continue de faire augmenter l'efficacité des opérations de l'Administration tout en apportant aux clients et aux employés une valeur ajoutée. L'APA s'est dotée des moyens de suivre les mouvements des navires dans les grands ports et leurs approches au moyen d'un programme informatique qui fait appel au Système d'identification automatique (SIA). Tous les navires commerciaux doivent disposer d'un SIA et l'APA a aussi installé des émetteurs-récepteurs sur ses bateaux-pilotes.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

CONTRATS DE SERVICE DE BATEAU-PILOTE

L'APA assure ses services de pilotage selon trois modèles d'exploitation. Dans la plupart des ports, un entrepreneur fournit à la fois le bateau et l'équipage. Dans deux des grands ports, Halifax et Saint John, l'Administration possède et exploite des bateaux-pilotes et les membres d'équipage sont des employés de l'APA. Dans la baie Placentia et à Sydney, l'Administration est propriétaire des bateaux et une entreprise locale fournit l'équipage. Veuillez consulter l'Annexe B pour plus d'information sur les bateaux-pilotes qui appartiennent à l'APA.

L'Administration préfère que tous les services de bateaux-pilotes soient facturés au voyage pour éviter les situations où un montant annuel garanti n'a aucun rapport avec le nombre d'affectations ni le revenu généré dans un port donné. Ce principe est respecté sauf dans quelques cas d'exception où l'on veut tenir compte d'une question particulière dans un port donné.

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes sont ceux engagés par l'Administration dans l'exploitation de ses propres navires, ceux versés à des entrepreneurs afin d'assurer un service de bateau-pilote et les droits versés de façon ponctuelle à des entrepreneurs locaux dans des petits ports au pilotage non obligatoire où il n'est pas rentable d'établir un contrat formel de service de bateau-pilote. L'Administration s'efforce d'utiliser ses propres navires de la manière la plus efficiente possible et de contrôler les dépenses là où il est possible de le faire. Les coûts d'exploitation dans les ports où un entrepreneur privé assure le service varieront en fonction du volume du trafic dans ces ports.

PERSONNEL

L'Administration compte 77 employés à temps plein : 47 pilotes, 14 membres d'équipage de bateaux-pilotes, six affectateurs et 10 personnes chargées de la gestion et de l'administration.

L'Administration emploie des pilotes très compétents et hautement qualifiés. Elle met l'accent sur le perfectionnement professionnel et consacre des sommes considérables pour offrir la meilleure formation possible. Les pilotes bénéficient du soutien d'équipages et d'affectateurs compétents qui travaillent ensemble afin d'assurer au client le meilleur service possible. L'Administration emploie du personnel de soutien et de gestion professionnel et compétent pour administrer ses opérations.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

État des ressources humaines
2008-2015

	Chiffres réels 2008	Chiffres réels 2009	Perspectives 2010	BUDGET 2011	PLAN 2012	PLAN 2013	PLAN 2014	PLAN 2015
ADMINISTRATION								
Cadres supérieurs	3	3	3	3	3	3	3	3
Soutien	7	7	7	7	7	7	7	7
	10	10	10	10	10	10	10	10
EXPLOITATION								
Pilotes	44	45	47	47	46	46	46	46
Équipages des bateaux-pilotes	14	14	14	14	14	14	14	14
Affectateurs	6	6	6	6	6	6	6	6
Pilotes à leur compte	13	13	13	13	14	14	14	14
	77	78	80	80	80	80	80	80
Total des ressources humaines	**87**	**88**	**90**	**90**	**90**	**90**	**90**	**90**

Les *cadres supérieurs* comprennent le directeur général, le directeur des finances et le directeur des opérations. Le personnel de soutien comprend l'équipe de gestion et le personnel administratif.

Sous *Exploitation*, les 'pilotes' et les 'équipages des bateaux-pilotes' sont des employés de l'APA. Les pilotes entrepreneurs ne sont pas des employés de l'APA; ils reçoivent, à titre de revenu, une part du tarif perçu pour chaque affectation. Six de ces pilotes travaillent dans les zones de pilotage obligatoire de Pugwash, de Miramichi, de Charlottetown, du pont de la Confédération et de Voisey's Bay. Les trois autres travaillent dans les zones de pilotage facultatif de Belledune et de Caraquet. Certains pilotes salariés se chargent aussi d'affectations dans de nombreuses zones de pilotage facultatif durant leurs temps libres.

Les affectateurs sont aussi des employés directs de l'Administration et ils travaillent au centre des affectations situé au siège social de l'APA. Le directeur des opérations, qui est responsable des activités d'affectation, figure également dans les six postes indiqués ici.

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

ÉTAT DES RÉSULTATS
POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
(en milliers de dollars)

Compte tenu des changements apportés aux normes comptables, le budget 2011-2015 a été présenté selon les normes IFRS. Les comparaisons des exercices 2009 et 2010 sont faites selon les PCGR canadiens.

	Chiffres réels 2009	Perspectives 2010	IFRS Budget 2011	2012	PLAN 2013	2014	2015
RECETTES							
Droits de pilotage	19 091 $	20 372 $	21 528 $	22 105 $	22 552 $	23 003 $	23 462 $
Nouvelle surcharge – bateaux-pilotes	368	379	364	0	0	0	0
Intérêts et autres recettes	189	121	70	72	72	74	75
TOTAL DES RECETTES	19 648	20 872	21 962	22 177	22 624	23 077	23 537
DÉPENSES							
Rémunération, salaires et avantages des pilotes	8 632	9 148	9 818	9 967	10 166	10 421	10 681
Bateaux-pilotes	5 687	5 413	5 637	5 672	5 754	5 870	5 987
Salaires et avantages du personnel	1 512	1 496	1 530	1 530	1 559	1 597	1 637
Transport	611	664	690	685	692	710	727
Services professionnels et spéciaux	287	427	492	465	475	484	494
Formation	135	246	236	239	240	244	249
Loyers	274	270	288	293	298	304	310
Communications	114	137	140	141	143	146	149
Services publics, matériel, fournitures	287	311	318	324	330	336	343
Amortissement	589	627	904	1 125	1 128	1 128	1 128
Frais de financement	211	200	188	376	353	330	306
TOTAL DES DÉPENSES	18 339	18 939	20 241	20 817	21 138	21 570	22 011
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	1 309 $	1 933 $	1 721 $	1 360 $	1 486 $	1 507 $	1 526 $

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

BILAN
POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

Compte tenu des changements apportés aux normes comptables, le budget 2011-2015 a été présenté selon les normes IFRS. Les comparaisons des exercices 2009 et 2010 sont faites selon les PCGR canadiens.
Les ajustements requis pour le passage aux PCGR sont inclus dans la colonne Ajust.

	Chiffres réels 2009	Perspectives 2010	Ajust. IFRS	Perspectives 2010 redéfinies	IFRS Budget 2011	2012	PLAN 2013	2014	2015
ACTIF									
À court terme									
Encaisse/Placements à court terme	771 $	3 030 $	- $	3 030 $	4 084 $	4 732 $	4 248 $	3 323 $	2 546 $
Comptes débiteurs	2 356	2 212	-	2 212	2 425	2 500	2 550	2 600	2 600
Charges payées d'avance	67	80	-	80	82	85	85	90	90
	3 193	5 322	-	5 322	6 591	7 317	6 883	6 013	5 236
Investissements distincts	-	-	-	-	-	1 000	2 000	4 000	6 000
Immobilisations									
Au coût du capital	12 596	13 029	(769)	12 260	16 760	18 260	19 760	20 760	21 760
Moins amortissement accumulé	4 513	5 140	242	5 382	6 286	7 411	8 539	9 667	10 795
	8 083	7 889	(1 011)	6 878	10 474	10 849	11 221	11 093	10 965
	11 276 $	**13 211 $**	**(1 011)**	**12 200 $**	**17 065 $**	**19 166 $**	**20 104 $**	**21 106 $**	**22 201 $**
PASSIF									
À court terme									
Comptes créditeurs	1 119 $	1 200 $	- $	1 200 $	1 500 $	1 500 $	1 350 $	1 240 $	1 250 $
Emprunts bancaires à court terme	227	239	-	239	404 $	463	485	506	567
Prestations de cessation	35	50	-	50	- $	90	75	110	-
	1 381	1 489	-	1 489	1 904	2 053	1 910	1 856	1 817
À long terme									
Emprunts bancaires	3 829	3 590		3 590	6 186 $	6 723	6 238	5 732	5 165
Prestations de cessation	1 225	1 358	-	1 358	1 491 $	1 546	1 626	1 681	1 856
	5 054	4 948	-	4 948	7 677	8 269	7 864	7 413	7 021
TOTAL DU PASSIF	6 435	6 437	-	6 437	9 581	10 322	9 774	9 269	8 838
Capital d'apport et droit sur actif									
Capital d'apport	2 305	2 305		2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305
Actif (déficit)	2 536	4 469	(1 011)	3 458	5 179	6 539	8 025	9 532	11 058
	4 841	6 774	(1 011)	5 763	7 484	8 844	10 330	11 837	13 363
	11 276 $	**13 211 $**	**(1 011) $**	**12 200 $**	**17 065 $**	**19 166 $**	**20 104 $**	**21 106 $**	**22 201 $**

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres réels 2009	Perspectives 2010	Budget 2011	IFRS PLAN 2012	2013	2014	2015
FONCTIONNEMENT							
Encaisse provenant des opérations (consacrées à celles-ci)							
Bénéfice net (perte nette) pour l'année	1 309 $	1 933 $	1 721 $	1 360 $	1 486 $	1 507 $	1 526 $
Postes ne nécessitant pas de financement							
Amortissement	589	627	304	1 125	1 128	1 128	1 128
Rajustement de la valeur marchande	-	-	-	-	-	-	-
Augmentation (diminution) des prestations de cessation d'emploi – Indemnités de départ	129	183	133	145	155	165	175
	2 027	2 743	2 758	2 630	2 769	2 800	2 829
Encaisse – fonds de roulement hors caisse (versés dans celui-ci)	(531)	211	85	(78)	(200)	(165)	10
Versement de prestations de cessation d'emploi	(133)	(35)	(50)	-	(90)	(75)	(110)
Encaisse – opérations	1 363 $	2 919 $	2 793 $	2 552 $	2 479 $	2 560 $	2 729 $
FINANCEMENT							
Encaisse – activités de financement							
Réception de prêts	-	-	3 000	1 000		-	-
Paiement de prêts	(216)	(227)	(239)	(404)	(463)	(485)	(506)
	(216) $	(227) $	2 761 $	596 $	(463) $	(485) $	(506) $
INVESTISSEMENT							
(Hausse) diminution des placements	-	-	- #	(1 000)	(1 000)	(2 000)	(2 000)
Ajouts nets – immobilisations	(305)	(433)	(4 500)	(1 500)	(1 500)	(1 000)	(1 000)
Encaisse consacré aux activités d'investissement	(305) $	(433) $	(4 500) $	(2 500) $	(2 500) $	(3 000) $	(3 000) $
Hausse de l'encaisse et des placements à court terme pendant l'année	842	2 259	1 054	648	(484)	(925)	(777)
Encaisse au début de l'année	(71)	771	3 030	4 084	4 732	4 248	3 323
Encaisse et investissements en fin d'année	771 $	3 030 $	4 084 $	4 732 $	4 248 $	3 323 $	2 546 $

Administration de pilotage de l'Atlantique
Résumé du Plan directeur 2011-2015

COMPARAISON DES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	BUDGET 2009	CHIFFRES RÉELS 2009	BUDGET 2010	PERSPECTIVES 2010	2011	2012	BUDGET 2013	2014	2015
BATEAUX-PILOTES									
Construction ou achat d'un nouveau bateau	255	195	-	107	4 000	1 000	100	-	-
Remise en état	100	68	60		416	400	1 230	800	800
Équipement	-	-	100	25		30	100	100	100
QUAIS ET STRUCTURES	10	-	50	213	20	20	20	30	30
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	20	-	10	10	20	10	10	10	10
MATÉRIEL INFORMATIQUE, DE BUREAU	16	20	20	23	29	20	20	20	20
LOGICIELS	50	40	35	55	15	20	20	40	40
TOTAL	**451**	**323**	**275**	**433**	**4 500**	**1 500**	**1 500**	**1 000**	**1 000**

Explication de la comparaison des dépenses d'immobilisations

La conception des deux nouveaux navires pour Halifax et Saint John, qui devait être terminée en 2009, s'est poursuivie en 2010, de sorte que certains coûts prévus au budget 2009 ont été fait engagés en 2010. Le projet relatif aux nouveaux bateaux-pilotes doit se poursuivre jusqu'en 2012 et les derniers paiements seront effectués en 2013. L'échéancier de ces coûts est estimatif et va dépendre de nombreux facteurs qui auront une incidence sur la construction.

Avec la mise en œuvre des normes IFRS en 2011, les postes qui avaient été auparavant portés aux charges d'exploitation seront incorporés dans le bilan. L'Administration prévoit 416 000 $ pour ces postes en 2011 et d'autres montants pour les années suivantes, qui reflètent le remplacement de grands éléments sur les bateaux existants.

Étant donné les dommages subis à l'entrée de Saint John, il a fallu installer un quai flottant dans le port à la fin de 2009 et au début de 2010. Il s'agit d'une dépense d'immobilisation imprévue qui avait été incluse dans les prévisions de 2009 du plan directeur précédent; le projet n'a toutefois été terminé qu'en 2010.

Les autres postes d'immobilisations devraient demeurer relativement constants avec quelques augmentations, car les quais et l'équipement vieillissants vont devoir être réparés ou remplacés.